Deutscher Bundestag **Drucksache 16/2243**

16. Wahlperiode 18. 07. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/2107 –

Ausgaben des Bundes für die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahnwesen insgesamt

1. Wie hoch waren die an die Deutsche Bahn AG (DB AG) seit 1994 erbrachten Ist-Bundesleistungen von 1994 bis 2005, dargestellt pro Jahr, unterteilt nach den einzelnen investiven Titeln sowie den einzelnen nicht investiven Zuschüssen, sonstigen Leistungen sowie auf die DB AG bzw. die DB-Regio AG entfallenden Regionalisierungsmittel?

2. Wie hoch waren im gleichen Zeitraum die Ist-Ausgaben des Bundes für das Eisenbahnwesen insgesamt, dargestellt nach den einzelnen Titel- und Zuschussarten?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die als Anlage beigefügten Tabellen verwiesen.

3. Wie wurden die zu Beginn der Bahnreform von der Bundesbahn und der Reichsbahn übernommenen Altschulden haushaltstechnisch behandelt, wie hoch sind die Zinszahlungen, wie hoch sind die Tilgungsanteile und wie hoch ist der Zinseszinseffekt, der sich daraus ergibt, dass die Zinsen auf Altschulden angesichts des nicht ausgeglichenen Bundeshaushalts mit erneuter Schuldenaufnahme finanziert werden müssen?

Die bis Ende 1993 aufgelaufenen Verbindlichkeiten der ehemaligen Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn – rund 33,8 Mrd. Euro – gingen mit der Bahnreform zum 1. Januar 1994 auf das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) über. Der Zins- und Tilgungsdienst für diese Altschulden wurde bis 1998 über den Wirtschaftsplan des BEV und damit aus Kapitel 12 22 – Eisenbahnen des Bundes – des Bundeshaushalts geleistet:

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. Juli 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

	Zinsendiensthilfen für Schulden des BEV	Tilgungsdiensthilfen für Schulden des BEV
1994	2 425 722 072 Euro	0 Euro
1995	2 390 795 059 Euro	0 Euro
1996	2 341 205 524 Euro	153 387 564 Euro
1997	2 672 164 730 Euro	153 387 564 Euro
1998	2 567 605 569 Euro	0 Euro

Mit Wirkung zum 1. Januar 1999 wurden die Schulden des BEV in die Bundesschuld integriert. Seitdem handelt es sich um Schulden des Bundes, die nicht mehr separat auszuweisen sind und dessen Zinsverpflichtungen im Kapitel 32 05 – Verzinsung der Schulden des Bundes – mit enthalten sind.

4. Wie hoch waren die jährlichen Eigenmittel, die die DB AG seit 1994 für Investitionen (keine Instandhaltungsaufwendungen) in das Schienennetz erbracht hat?

5. Auf welcher Rechts- bzw. Vertragsgrundlage wurden diese Eigenmittelleistungen erbracht?

6. Für welche Bestandteile bzw. Arten von Investitionsmaßnahmen wurden Eigenmittel der DB AG eingesetzt?

7. In welcher Höhe sind die Eigenmitteleinsätze der DB AG durch Baukostenüberschreitungen und durch die Entscheidung für nichtzuwendungsfähige Baustandards entstanden?

Die Fragen 4 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß dem Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Voraussetzung für die Finanzierung der Investitionskosten durch den Bund ist somit die Zugehörigkeit der zu erstellenden Anlagen zum Schienenweg. Darüber hinaus müssen die Investitionen dem Grundsatz von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit in der Bundeshaushaltsordnung entsprechen.

Soweit diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind, müssen die entsprechenden Investitionskosten mit Eigenmitteln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes finanziert werden.

Diese Regelungen haben zur Folge, dass grundsätzlich bei allen Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Eigenmittel zum Einsatz kommen, da jeweils eine enge Verzahnung mit dem – nicht zuwendungsfähigen – kommerziellen Bereich und/oder dem Bereich der Instandhaltung vorliegt bzw. den Planungen Ausstattungsstandards zu Grunde liegen, die die vom Bund finanzierbaren Standards überschreiten. Nach Schätzungen der Bundesregierung liegt der Eigenmittelanteil zwischen 5 und 10 Prozent der Investitionsvolumina.

Außerdem bleibt es den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes unbenommen, Investitionen in die Schienenwege aus unternehmerischer Sicht mit Eigenmitteln zu finanzieren. Dies haben sie zum Beispiel in denjenigen Fällen getan, in denen sie aus eigener Initiative Höchstbetragsvereinbarungen mit dem Bund geschlossen haben, unter bewusster Inkaufnahme des Risikos, über den Höchstbetrag hinausgehende Kosten mit Eigenmitteln finanzieren zu müssen.

Über den Einsatz investiver Eigenmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im DB AG-Konzern (DB Netz AG, DB Station & Service AG, DB Energie GmbH) vermag die Bundesregierung keine umfassenden Aussagen zu treffen; die Verwendungsprüfung des Bundes richtet sich alleine auf den Einsatz der Bundesmittel. Ihm liegen daher über den Eigenmitteleinsatz in der Regel keine Informationen vor.

In besonderen Einzelfällen wurden – wie bereits erwähnt – Finanzierungsvereinbarungen zu Höchstbeträgen abgeschlossen. Das heißt bei Überschreiten dieser Beträge waren die Mehrkosten auch für grundsätzlich zuwendungsfähige Anlagen von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu tragen.

Nach Angaben der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes beträgt der Eigenmitteleinsatz auf Grund von Höchstbetragsvereinbarungen bei den Großprojekten:

1. Neubaustrecke Köln–Rhein/Main ca. 750 Mio. Euro
2. Neubaustrecke/Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München ca. 1 300 Mio. Euro

In den anderen Fällen finanziert der Bund die tatsächlich entstehenden und dem Zuwendungszweck entsprechenden Kosten.

Ob und inwieweit durch Entscheidungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Anwendung nicht-zuwendungsfähiger Baustandards der Einsatz von Eigenmitteln erforderlich wird, entzieht sich der Kenntnis der Bundesregierung. Die Freigabe der Bundesmittel für die betreffenden Maßnahmen bezieht sich auf die vom Bund anerkannten – und nicht auf die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes veranschlagten – Standards.

Ein Eigenmitteleinsatz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes kann sich auch daraus ergeben, dass sie Bundesmittel abrufen und abweichend von den vereinbarten Regelungen einsetzen. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Summe aller Rückforderungen in den Jahren 2000 bis 2005:

Jahr	Rückforderungen Mio. Euro	Zinsforderungen Mio. Euro	Rückeinnahmen Mio. Euro
2000	136,2	27,5	163,7
2001	111,6	26,5	138,1
2002	213,0	38,7	251,7
2003	170,4	26,2	196,6
2004	231,3	28,8	260,1
2005	265,4	53,0	318,4

8. Wie definiert die Bundesregierung die „Gewährleistungsverantwortung“, die dem Bund gemäß Artikel 87e Abs. 4 GG für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes auferlegt ist?

Nach Artikel 87e Abs. 4 GG gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit auch beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird. Nach Artikel 87e Abs. 4 GG wird das Nähere durch Bundesgesetz geregelt. Dies ist durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz geschehen. Danach finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes.

9. Versteht die Bundesregierung unter „Finanzieren“ im Sinne des § 8 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes die Kostentragung für Bau und Ausbau der Schienenwege, oder versteht die Bundesregierung darunter lediglich die Mittelbereitstellung der Investitionen?

Der Bund finanziert nach § 8 i. V. mit den §§ 9 und 11 Bundesschienenwegeausbaugesetz Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und stellt entsprechende Bundesmittel über den Bundeshaushalt und Finanzierungsvereinbarungen mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen bereit.

10. Auf welcher Rechtsgrundlage erfolgt die Finanzierung von Bedarfsplanmaßnahmen mit Baukostenzuschüssen statt mit zinslosen Darlehen?

11. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Mitfinanzierungsregelung des § 10 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes für Bedarfsplanmaßnahmen nicht gilt?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundlage für die Finanzierung sind die §§ 10 und 11 Bundesschienenwegeausbaugesetz, die im Hinblick auf die Finanzierungsart auf das Unternehmensinteresse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes abstellen.

12. Wie definiert die Bundesregierung den im Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2005 verwendeten Begriff „Bestandsnetz“?

Der Begriff „Bestandsnetz“ umfasst im Bericht zum Ausbau der Schienenwege das zum jeweiligen Zeitpunkt in Betrieb befindliche, bestehende Netz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

13. Ist die Bundesregierung im Besitz von geeigneten Informationen über den jeweiligen Ausbau- und Erhaltungszustand der einzelnen Strecken der Schienenwege des Bundes, gegliedert nach wesentlichen Streckenabschnitten?

14. Welches Bild über den Ausbau- und Erhaltungszustand der Schienenwege des Bundes ergibt sich aus diesen Informationen?

15. Wie hat sich der Ausbau- und Erhaltungszustand der Bundesschienenwege im Zeitraum von 1994 bis 2004 verändert?

16. Welche Qualitätskriterien stehen zur Verfügung, um Zustand und Zustandsveränderungen der Bundesschienenwege im Zeitverlauf vergleichbar zu beurteilen?

Die Fragen 13 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ausgehend von der gesetzlichen Neuordnung des Eisenbahnwesens durch die Bahnreform ist dem Bund die Aufgabe der Finanzierung der Investitionen (Neu- und Ausbau sowie Ersatzinvestitionen) in die Schienenwege des Bundes übertragen worden. Dies wurde in § 8 Abs. 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz normiert. Das Betreiben und Instandhalten des Netzes wurde den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als unternehmerische Aufgabe zugewiesen. Die Finanzierung richtet sich nach den Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung und den Ver-

waltungsvorschriften. Hinsichtlich der Verwendung der Bundesmittel für das Bestandsnetz findet lediglich eine „Inputkontrolle“ statt. Antrags- und Verwendungsprüfung bewerten formal den richtigen – wirtschaftlichen und sparsamen sowie dem Zuwendungszweck entsprechenden – Mitteleinsatz. Insoweit besitzt die Bundesregierung qua Gesetz keine hinreichenden Informationen über den genauen Ausbau- und Erhaltungszustand der einzelnen Strecken oder einzelner Streckenabschnitte.

Im Hinblick auf die beabsichtigte Kapitalprivatisierung wird mit der DB AG der Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) anstelle der „Inputkontrolle“ angestrebt, um künftig mit einer „Outputkontrolle“ durch Überprüfung der Einhaltung von Qualitätskennzahlen an Hand eines jährlichen Infrastrukturzustandsberichts und eines Instandhaltungsberichts den Nutzen der eingesetzten Bundesmittel nachzuweisen.

Auf Bitten der Bundesregierung hat die DB AG schon vor Abschluss einer LuFV einen Infrastrukturzustandsbericht für 2005 vorgelegt. Dieser Bericht ist dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 31. Mai 2006 übersandt worden. Zurzeit wird dieser Bericht auf seine Eignung als Kontrollinstrument überprüft.

17. Wie kategorisiert die Bundesregierung die Schienenwege des Bundes?

18. Wie viele Streckenkilometer des Bestandsnetzes entfallen jeweils auf die zwölf Streckenkategorien, die dem aktuellen Trassenpreissystem der DB Netz AG zugrunde liegen?

19. Wie hoch ist der jährliche Investitionsbedarf je durchschnittlichen Streckenkilometer im Bestandsnetz, dargestellt für die zwölf Streckenkategorien, die dem aktuellen Trassenpreissystem der DB Netz AG zugrunde liegen?

20. Wie hoch ist der Instandhaltungsaufwand je durchschnittlichen Streckenkilometer, dargestellt für die zwölf Streckenkategorien, die dem aktuellen Trassenpreissystem der DB Netz AG zugrunde liegen?

21. Wie groß ist die Auslastungsdichte auf jeder der genannten zwölf Streckenkategorien, dargestellt in Zugkilometer je Streckenkilometer, ggf. gegliedert nach wesentlichen Streckenabschnitten?

Die Fragen 17 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zuge der Bahnreform 1994 erlangten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes das Eigentum an der Schieneninfrastruktur der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Sie sind auch Betreiber dieses Netzes. Auf dieser Basis ist es eine ausschließlich unternehmerische Aufgabe, die Schienenwege zu kategorisieren. Aussagen über die Streckenkategorien und ihre Kennziffern kann der Bund nicht treffen. Auch baut die DB Netz AG in ausschließlich unternehmerischer Verantwortung ihr Trassenpreissystem auf und handhabt es. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und der Bund sind auf der Grundlage von Untersuchungen einvernehmlich zu der Erkenntnis gelangt, dass jährlich 2,5 Mrd. Euro für Investitionen in das bestehende Netz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ausreichend sind, um die Leistungsfähigkeit dieses Netzes zu erhalten und zu steigern. Der Bund stellt dementsprechend jährlich die 2,5 Mrd. Euro für entsprechende Investitionen zur Verfügung.

22. Wie hoch ist das Aufkommen an Trassenentgelten der DB Netz AG, dargestellt in absoluten Zahlen pro Streckenkategorie und dargestellt in Erlösen pro Streckenkilometer je Streckenkategorie, ggf. gegliedert nach wesentlichen Streckenabschnitten?

Die DB Netz AG erzielte im Geschäftsjahr 2005 Erlöse aus Trassenentgelten in Höhe von 3 649 Mio. Euro. Die Leistungsnachfrage lag bei 989,4 Mio. Trassenkilometern und entfiel zu 77 Prozent auf den Personen- und zu 23 Prozent auf den Güterverkehr. Da es sich bei der Gliederung nach Streckenkategorien um interne Unternehmensdaten handelt, kann dazu keine Angabe gemacht werden.

Anlage

Ausgaben des Bundes für die DB AG und das Eisenbahnwesen insgesamt (in Mio. Euro)

Zuwendungsart	Kapitel / Titel	1994 - 2005 (Istzahlen-Haushalt)												
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	1994-2005
Zinslose Darlehen - BSchwAG §§ 8-11	12 22 / 861 01	2.340	2.458	1.972	1.653	236	561	609	336	310	344	253	95	11.167
Zukunftsinvestitionsprogramm	12 22 / 891 97	0	0	0	0	0	0	0	523	930	398	268	114	2.233
BKZ - BSchwAG §§ 8-11	12 22 / 891 01	0	0	119	201	1.587	1.936	1.984	1.944	2.133	3.336	2.432	2.508	18.180
BKZ Altlasten - DBGrG § 22	12 22 / 891 02	1.595	2.223	1.599	925	853	892	735	992	780	0	0	0	10.594
VIFG Schiene	12 02 / 891 51	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	247	450	697
Zwischensumme		*3.935*	*4.681*	*3.690*	*2.779*	*2.676*	*3.389*	*3.328*	*3.795*	*4.153*	*4.078*	*3.200*	*3.167*	42.871
Lärmsanierung - Förder-RL	12 22 / 891 05	0	0	0	0	0	1	7	19	41	56	52	51	227
GVFG-Bundesprogramm	12 18 / 891 01	205	190	171	130	119	98	99	101	134	131	118	48	1.544
Mittel nach Hauptstadtvertrag Bonn/Berlin-Gesetz	12 26 / 892 81	0	0	0	11	31	24	18	21	16	13	16	8	158
BKZ / Fonds "Aufbauhilfe" (1)	60 04 / 891 31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	54	14	39	107
Zivile Verteidigung (investiv) - VSG	12 22 / 891 07	5	5	3	2	4	1	0	1	1	2	2	3	29
Summe investive Titel		**4.145**	**4.876**	**3.864**	**2.922**	**2.830**	**3.513**	**3.452**	**3.937**	**4.345**	**4.334**	**3.402**	**3.316**	44.935
Materialaufwand Altlasten DR DBGrG § 22	12 22 / 682 06	1.324	1.181	1.038	895	752	608	465	322	179	0	0	0	6.764
Personalaufwand Altlasten DR DBGrG § 21	12 22 / 634 03	1.938	1.776	1.603	1.470	1.189	1.001	758	516	264	0	0	0	10.515
Summe nichtinvestive Altlasten		**3.263**	**2.957**	**2.641**	**2.365**	**1.940**	**1.610**	**1.223**	**838**	**443**	**0**	**0**	**0**	17.279
Zuschüsse für **SPNV DB AG** Vereinbarung Bund-DBAG	12 22 / 682 01	3.784	3.974	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7.757
Ausgleich höhengleiche Kreuzung VO (EWG) Nr. 1192/69	12 22 / 682 04	135	79	77	82	76	88	74	88	90	90	83	76	1.037
Zivile Verteidigung (nichtinv.) - VSG	12 22 / 682 07	11	11	7	5	10	7	7	6	6	6	7	6	88
VSG § 10b	14 12 / 682 01	1	5	10	4	6	1	3	2	3	3	3	3	44
Summe sonstige Leistungen		**3.931**	**4.068**	**94**	**91**	**92**	**96**	**83**	**96**	**100**	**99**	**93**	**85**	8.926
Bundesleistungen an DB AG		**11.338**	**11.901**	**6.598**	**5.378**	**4.863**	**5.218**	**4.758**	**4.871**	**4.887**	**4.432**	**3.495**	**3.401**	71.141
Tilgung zinsloser Darlehen durch DB AG		**0**	**18**	**83**	**90**	**162**	**131**	**221**	**259**	**306**	**326**	**1391**	**353**	3.340

(1) 2003 aus dem Fonds "Aufbauhilfe" für die Beseitigung der Hochwasserschäden; 2002 erfolgte die Finanzierung aus laufenden Vereinbarungen.

Anlage

Ausgaben des Bundes für die DB AG und das Eisenbahnwesen insgesamt (in Mio. Euro)

Zuwendungsart	Kapitel / Titel	1994 - 2005 (Istzahlen-Haushalt)												
		1994	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**1994-2005**
Übertrag Leistungen an DB AG		**11.338**	**11.901**	**6.598**	**5.378**	**4.863**	**5.218**	**4.758**	**4.871**	**4.887**	**4.432**	**3.495**	**3.401**	**71.141**
Zuschüsse an BEV	12 22 / 634 01	2.425	1.277	5.108	4.216	4.928	5.702	5.740	3.457	5.862	5.796	5.537	5.472	55.519
Kreditaufnahmen BEV		2.761	3.740	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6.501
Zuschuss Bund an BVA (Renten)	12 22 / 636 01	0	161	199	234	253	298	308	335	318	369	355	351	3.180
Risikoausgleich an KVB	12 22 / 634 02	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe BEV		**5.186**	**5.178**	**5.307**	**4.449**	**5.180**	**6.000**	**6.048**	**3.792**	**6.180**	**6.165**	**5.893**	**5.823**	**65.200**
Summe Bundesleistungen ohne Regionalisierungsmittel		**16.524**	**17.079**	**11.905**	**9.827**	**10.043**	**11.218**	**10.806**	**8.663**	**11.067**	**10.597**	**9.388**	**9.224**	**136.341**
Regionalisierungsmittel insg. (2)	60 01 / 031 05			4.499	6.187	6.136	6.439	6.614	6.866	6.745	6.846	6.810	7.053	64.194
- davon SPNV DB Regio AG				*4.077*	*4.233*	*4.255*	*4.283*	*4.331*	*4.300*	*4.429*	*4.519*	*4.559*	*4.537*	*43.524*
Finanzielle Leistungen des Bundes einschl. Regionalisierungsmittel		**16.524**	**17.079**	**16.405**	**16.014**	**16.179**	**17.656**	**17.420**	**15.529**	**17.812**	**17.443**	**16.198**	**16.277**	**200.535**
Leistungen nur mit Regmittel DB Regio		16.524	17.079	15.982	14.060	14.298	15.501	15.138	12.963	15.496	15.116	13.947	13.761	179.865

(2) Erhalten Länder seit 1996 gem. Regionalisierungsgesetz aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes für den ÖPNV (Verkehrsleistungen und Investitionen); sind überwiegend für SPNV zu verwenden; über konkrete Verwendung entscheiden die Länder, Bund wirkt daran nicht mit.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333